# TREŚĆ:






Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

# BIULETYN INFORMACYJNY
## IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

| BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia |
|---|---|---|

ROK III | GDYNIA, 5 czerwca 1934 r. | NR. 15

**Redakcja i Administracja:** Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
**Prenumerata:** w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
**Konto P. K. O. Nr. 204.415.** — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.




# ZNACZENIE KOMUNIKACJI BEZPOŚREDNIEJ W STOSUNKACH HANDLOWYCH POLSKO-SZWEDZKICH

Dnie ostatnie stały pod wyraźnym znakiem dążeń, tak ze strony szwedzkiej, jak polskiej, do ożywienia wzajemnych stosunków handlowych. Stosunki te datują nie od dzisiaj. Bandera szwedzka, jak wiadomo, odgrywa rolę poważną w ruchu portowym w Gdyni, zajmując przez szereg lat pierwsze w tym ruchu miejsce. Niemniej jednak sam charakter wymiany, aczkolwiek kształtujący się dla Polski pomyślnie, gdyż nasz bilans handlowy stale wykazuje saldo dodatnie (r. 1932 + 47.696 tys. zł, r. 1933 + 30.877 tys. zł) ma cechy pewnej jednostronności i wskutek tego nie sprzyja bardziej ożywionej wzajemnej penetracji handlowej, a co za tem idzie, może przy pewnych okolicznościach ulec poważnym przeobrażeniom i to na naszą niekorzyść.

Mamy pod tym względem przedewszystkiem na widoku nasz podstawowy produkt eksportowy do Szwecji — węgiel. Liczby 2-ch lat ostatnich najdobitniej odzwierciedlają ten stan rzeczy. Gdy w roku 1932 wartość wywiezionego węgla wynosiła 48.885 tys. zł, to w r. 1933 wartość jego spadła do 38.164 tys. zł, a ponieważ węgiel pod względem wartości stanowił w tych latach 77 proc., względnie 79,8 proc. wartości całego eksportu polskiego do Szwecji, to spadek wywozu tego produktu odbił się odrazu na bilansie handlowym polsko-szwedzkim. Ponieważ z drugiej strony Szwecja w swej polityce importowej co do węgla związana została umową z Wielką Brytanją, jasnem się staje, że ten nowy czynnik wpływać może i nadal na kształtowanie się importu do Szwecji naszego podstawowego produktu eksportowego, jakim jest węgiel.

W tych warunkach dobrze się stało, że się przejawiły z obu stron dążności do zbadania możliwości bardziej różnorodnej rozbudowy wzajemnej wymiany handlowej. Wydaje się również, iż wybrano ku temu moment odpowiedni, a to w związku ze stopniową zmianą zapatrywań w Szwecji na sprawę stosunków handlowych szwedzko-niemieckich, spowodowaną zamrożeniem kapitałów szwedzkich w Niemczech, sięgających olbrzymiej sumy 800 miljonów koron szwedzkich.

Odbycie w Gdyni w dniu 4 bm. zebrania Szwedzko - Polskiej Izby Handlowej i otwarcie nowej linji bezpośredniej komunikacji pomiędzy Gdynią a Stockholmem, dzięki uruchomieniu nowego statku „Marieholm“ Szwedzko - Amerykańskiej Linji, uważać należy, jako przejawy zewnętrzne tych ze wszechmiar pożądanych dążności. Otwarcie wyżej wspomnianej linji Stockholm — Gdynia może mieć wielkie znaczenie praktyczne, które nieco obszerniej omówić należy.

Port Gdyński dla żeglugi szwedzkiej nabrał przedewszystkiem znaczenia dzięki wywozowi węgla z Polski do Szwecji. Natomiast zarówno dowóz ze Szwecji jak i ruch innych towarów drogą morską między Szwecją a Polską nie odgrywał dotychczas większej roli. Przyczyną tego był brak regularnych linji okrętowych łączących Szwecję z Polską. O ile zawsze łatwo było zafrachtować statek dla ładunków masowych cało-

okrętowych, o tyle trudno, a często niemożliwe, znaleźć na czas odpowiedni statek dla przewiezienia mniejszych partyj towarów drobnicowych. Nie lepiej przedstawiała się też dotychczas komunikacja pasażerska.

Istniała coprawda od kilku lat linja regularna utrzymywana przez Tow. Okrętowe Svea, jednak kursujące na niej w odstępach dwutygodniowych statki, między portami Stockholm — Kalmar — Gdynia — Kłajpeda, nie przedstawiały wielkiej atrakcyjności. Tak samo została dwa lata temu uruchomiona przez Szwedzko - Amerykańską linja, również dwutygodniowa, Gdańsk — Gdynia — Karlskrona. Ale okręty, używane na obu tych linjach, były o nader małym tonażu, starej budowy, małej szybkości, nie dające komfortu dla pasażerów, kosztowne w utrzymaniu. To też nie były one zdolne przyciągnąć ani pasażerów, ani ładunków drobnicowych, a w rezultacie tak ruch pasażerski, jak i towarowy, z Polski do Szwecji i odwrotnie odbywał się przez porty niemieckie.

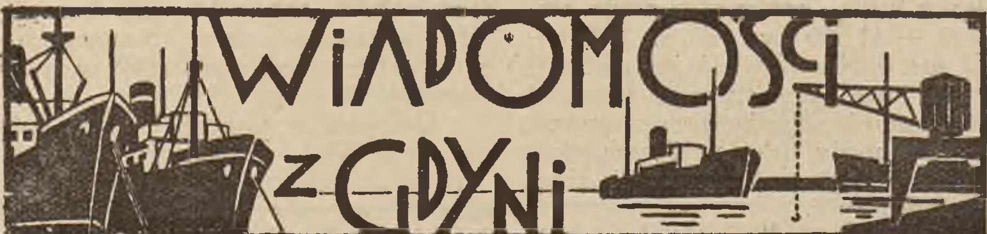
Problem rozwiązała w roku bieżącym Szwedzko - Amerykańska Linja w sposób radykalny, przenosząc swą linję z małej mieściny Karlskrona do Stockholmu, właściwego centra handlowego Szwecji nad Bałtykiem i budując w tym celu osobno nowy statek ładunkowo pasażerski „Marieholm", który w dniu 3 bm. poraz pierwszy zawinął do Gdyni. Statek ten 1.200 ton D. W., posiada szybkość 12 węzłów, jest nowocześnie urządzony i może zabrać około 150 pasażerów. Według przewidzianego rozkładu jazdy będzie on kursował mniejwięcej raz w tygodniu, co umożliwi zarówno korzystanie z niego dla przewozu wygodnego mniejszych partyj towarów, jak i dla podróżnych między Polską a Szwecją.

Fakt, że nowa linja utworzona została przez finansowo mocne i doświadczone Tow. Szwedzko - Amerykańska Linja, może niewątpliwie wpłynąć korzystnie na rozwój stosunków handlowych pomiędzy Szwecją a Polską, aczkolwiek towarzystwo nie będzie mogło liczyć na zyski natychmiastowe i całe przedsięwzięcie obliczone być powinno na dłuższą metę.

Doświadczenie, zdobyte przez towarzystwo przy prowadzeniu linji Karlskrona — Gdynia — Gdańsk, wykazało, że możliwości transportów morskich pomiędzy Szwecją a Polską są poważne, gdyż o ile dało się to statystycznie stwierdzić — przeciętny obrót towarów drobnicowych pomiędzy Polską a Szwecją i odwrotnie wynosić może ca 20.000 ton. Uruchomienie linji zupełnie nowoczesnej, obsługującej pasażerów i ekspedytorów towarów sprawnie i w stosunkowo bliskich odstępach czasu, wpłynie też niezawodnie na ożywienie bezpośredniej wymiany towarów i pasażerów, utrudnionej przez brak stałej i sprawnej komunikacji.

Im bardziej bezpośrednią i im sprawniejszą będziemy mieli komunikację z zaprzyjaźnionemi krajami zamorskiemi, tem intensywniej będzie się nasz handel rozwijał i tem większe dawał korzyści.

*L. G.*




## OSOBISTE

### NOMINACJA PREZESA IZBY INŻ. NAPOLEONA KORZÓNA NA KONSULA GENERALNEGO SZWECJI.

J. K. M. Król Szwecji Gustaw V w dniu 27 kwietnia br. mianował Prezesa naszej Izby, inż. Napoleona Korzóna, dotychczasowego Konsula Szwecji na obszar Województwa Pomorskiego z siedzibą w Gdyni, Konsulem Generalnym. W dniu 30 maja br. zawiadomił Rząd Polski posła królewskiego Szwecji o przyjęciu tej nominacji do wiadomości.

### NOWY WICEKONSUL HONOROWY PORTUGALJI W GDYNI.

Radca naszej Izby, p. Dyrektor Jan Mack, mianowany został wicekonsulem honorowym Republiki Portugalji na obszar Województwa Pomorskiego z siedzibą w Gdyni.

### P. CZESŁAW RACZEWSKI WICEKONSULEM HONOROWYM HISZPANJI.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych udzieliło exequatur wicedyrektorowi „Polska-

rob“ Panu Czesławowi Raczewskiemu, Wicekonsulowi Honorowemu Hiszpanji na obszar Województwa Pomorskiego z siedzibą w Gdyni. —

## URLOP DYREKTORA IZBY MGR. PRAW P. HENRYKA KRUPSKIEGO.

Dyrektor Izby naszej Mgr. praw p. Henryk Krupski rozpoczyna z dniem 11 bm. trzytygodniowy urlop wypoczynkowy. W czasie urlopu zastępować go będzie Wicedyrektor Izby Mgr. nauk ekonomicznych p. J. Kawczyński.

## OBROTY TOWARÓW W PORCIE GDYŃSKIM W MAJU 1934 R.

Obroty towarowe portu gdyńskiego według obliczeń prowizorycznych za miesiąc maj przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 623.178,4 ton (w kwietniu 622.102 t.), z czego na obrót zamorski przypada 619.600 t. (w kwietniu 600.753,7 t.) Z cyfry tej na przywóz zamorski przypada 93.119,8 t. (w kwietniu 94.442,6 t.), a na wywóz 526.480,5 t. (w kwietniu 506.311,1 t.) Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju wyniósł 12.578,1 ton (w kwietniu 21.348,6 t.)

Obrót niektórych towarów w miesiącu sprawozdawczym przedstawiał się następująco:

**Przywóz :**

| | |
|---|---|
| Piryty | 5.805,2 t. |
| tłuszcze | 1.413,8 t. |
| tytoń | 1.204,6 t. |
| fosforyty | 8.263 t. |
| skóry | 2.679,2 t. |
| wełna | 1.258,8 t. |
| bawełna | 8.461,1 t. |
| kauczuk | 1.393,5 t. |
| złom żel. | 43.679,9 t. |

**Wywóz :**

| | |
|---|---|
| Bekony | 2.285,9 t. |
| jaja | 3.032 t. |
| węgiel eks. | 428.977,8 t. |
| bunkier | 14.259,2 t. |
| koks | 9.091 t. |
| cukier | 17.740,6 t. |
| makuchy | 3.216,5 t. |
| deski i łaty | 28.969,5 t. |
| papier | 1.189 t. |
| celuloza | 1.150,3 t. |
| szyny kolejowe | 5.111,3 t. |

W porównaniu do miesiąca maja 1933 r. ogólne obroty towarowe za ten sam miesiąc roku ubiegłego wzrosły o 142.659,1 t. Szczegółową analizę obrotów towarów w porcie gdyńskim podamy w następnym numerze.

## RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDYŃSKIM ZA MIESIĄC MAJ 1934 R.

W przeciągu miesiąca maja rb. ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 1.415 osób, z czego przyjechało 821 pasażerów, a wyjechało 594 pasażerów. W stosunku do poprzedniego miesiąca ruch pasażerski zmniejszył się nieznacznie o 23 osoby.

## SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC MAJ 1934 R.

W porównaniu do poprzednich okresów sprawozdawczych panowało w maju na rynku frachtowym gdańsko-gdyńskim znaczne ożywienie. Poziom stawek frachtowych podniósł się, a specjalnie pod koniec miesiąca żądania armatorów wzrastały prawie z dnia na dzień.

Przedwcześnie rozpoczęty sezon eksportu drewna z północnej Finlandji, północnej Szwecji oraz Leningradu, dał zatrudnienie wielu statkom, przez co tutejsi załadowcy, chcąc otrzymać żądany tonaż, musieli płacić znacznie wyższe stawki od notowanych dotychczas.

Należy sądzić, że w związku z działalnością tak zw. Noorwoodco, t. j. niedawno zawartego porozumienia wielu z pośród armatorów Morza Bałtyckiego i Północnego, którzy rozporządzają tonażem około 600.000 std., stawki frachtowe wykażą w dalszym ciągu tendencję zwyżkową.

*Anglja.* Za patrje tarcicy, przeznaczone do Londynu, płacono sh. 29/— za std. na warunkach Baltwood net. Poza statkami linjowemi wyekspedjowano cały szereg szwedzkich, duńskich oraz niemieckich statków trampowych z partjami, przeznaczonemi do Londynu, Hull, King‘s-Lynn, Grimsby oraz innych portów wschodniego wybrzeża Anglji.

Również za partje, ładowane w Gdyni, płacono około sh. 2/— na std. więcej. Wyekspedjowano cały szereg duńskich oraz niemieckich statków trampowych z przeznaczeniem do Londynu, Hull, Lowestoft, Middlesbrough, Bristol i innych portów.

*Holandja:* W uzupełnieniu statków linjowych podstawiono zaledwie pewną ilość małych statków parowych oraz motorowo-żaglowych, które zabrały partje, przeznaczone do Rotterdamu, Amsterdamu oraz prowincjonalnych portów holenderskich.

*Belgja:* Eksport zboża do Belgji utrzymał się na stosunkowo niskim poziomie. Wywieziono przedewszystkiem nieco jęczmienia i owsa, oraz tylko nieznaczne ilości żyta.

Ilości wyeksportowanego drewna były również niewielkie. Należy wspomnieć o eksporcie podkładów dębowych na poczet kontraktu z belgijskiemi kolejami.

*Francja:* Tak jak dotychczas, również i w maju eksport do Francji nie wykazał większego ożywienia. Drobne partje drewna,

przeznaczone do portów kanału La Manche, oraz małych portów wybrzeża zachodniego Francji, zostały wyekspedjowane na statkach motorowo-żaglowych.

*Danja:* Frachtowanie drobnego tonażu dla ładunków zboża z Gdańska do portów duńskich było połączone z pewnemi trudnościami, gdyż większość statków, wchodzących w rachubę, wolała ładować lepiej rentujące się drewno z portów fińskich i szwedzkich. W związku z tem stawki frachtowe podniosły się o około Rmk. 0,50 na tonie.

## PLENARNE ZEBRANIE SZWEDZKO-POLSKIEJ IZBY HANDLOWEJ.

W dniu 3. bm. po południu, na statku szwedzkim „Marieholm", przybyli do Gdyni przedstawiciele Szwedzko-Polskiej Izby Handlowej dla odbycia w dniu następnym plenarnego zebrania Izby, które było zebraniem jubileuszowem, z powodu ukończenia 5-lecia jej działalności.

Zebranie plenarne miało miejsce dnia 4. bm. o godz. 10,30 w sali kina „Czarodziejka". Wzięli w niem udział ze strony polskiej p. Wiceminister Przemysłu i Handlu Doleżal, Min. Bertoni, Dyrektor Departamentu Morskiego inż. L. Możdżeński, Prezes Rady Traktatowej p. poseł Dr. Minkowski, Dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego p. Turski i inni: ze strony szwedzkiej byli obecni królewski szwedzki poseł w Warszawie p. Hennings, Prezes Izby p. Klemming, Dyr. Gen. Wytwórni łożysk kulkowych S. K. F. i Prezes Związku Eksporterów Szwedzkich p. Prytz, Prezes T-wa Szwedzko-Polskiego w Stockholmie płk. von Arbin, Dyr. Appelquist, Dyr. Nils Hellström, Dyrektor Izby p. Isberg i inni. Z przedstawicieli władz miejscowych byli obecni Komisarz Rządu Mgr. Sokół, Dyrektor Urzędu Morskiego Łęgowski. Również licznie reprezentowane były sfery gospodarcze Gdyni na czele z urzędującym Wiceprezesem naszej Izby Dr. Smoleniem zastępującym nieobecnego z powodu choroby Prezesa Izby Inż. Napoleona Korzóna.

Po przemówieniach powitalnych Prezesa Izby Szwedzko-Polskiej p. Klemminga, Wicemin. Przemysłu i Handlu p. Doleżala, posła królewsko-szwedzkiego p. Henningsa, Min. Bertoniego i Wiceprez. naszej Izby D-ra Smolenia, wygłosił odczyt Prezes Rady Traktatowej poseł Dr. Minkowski. Po zobrazowaniu zamieszania, panującego w światowem życiu gospodarczem, p. poseł Minkowski przedstawił w krótkich, lecz mocnych, wyrazach dążności ze strony polskiej i szwedzkiej do wzajemnej współpracy i zacieśnienia przyjaznych stosunków gospodarczych. Prelegent wskazał przytem na szereg momentów, łączących Szwecję i Polskę w tej współpracy oraz na rolę, jaką dla obu krajów odgrywa łączące je morze.

Ze strony szwedzkiej wygłosił odczyt Prezes Prytz, wskazując na szereg konkretnych możliwości we współpracy handlowej polsko-szwedzkiej. P. Prytz m. in. wskazał na konieczność dążenia wspólnemi siłami do zwalczania sztucznych przeszkód w wymianie towarowej tak pomiędzy obu krajami, jak i w stosunku do wymiany handlowej w skali światowej. Prelegent zaznaczył również, że kapitał szwedzki, jako pozbawiony wszelkiego zabarwienia politycznego, może być bardzo pożyteczny dla rozwoju gospodarczego Polski.

Po tych przemówieniach wyświetlony został film, obrazujący produkcję przemysłową Szwecji oraz jej atrakcje turystyczne.

Po zebraniu odbyło się śniadanie, wydane przez Izbę Handlową Szwedzko-Polską, a następnie spacer morski statkiem „Marieholm" i zwiedzenie portu. Wieczorem Izba nasza wydała przyjęcie dla gości szwedzkich.

## KONFERENCJA Z RADCĄ HANDLOWYM POSELSTWA POLSKIEGO W BUKARESZCIE P. VETULANIM.

W dniu 1 bm. przybył do Gdyni p. Vetulani, radca handlowy poselstwa polskiego w Bukareszcie, w celu odbycia w naszej Izbie konferencji ze sferami gospodarczemi w sprawach możliwości rozwoju stosunków handlowych polsko - rumuńskich i wykorzystania portu gdyńskiego dla tranzytu rumuńskiego.

W toku konferencji wyjaśnionem zostało, że tranzyt rumuński przez Polskę do morza Bałtyckiego ma wiele podstaw rozwojowych, jako najkrótsza droga połączenia Bałtyku z Morzem Czarnem. Na podkreślenie przytem zasługuje fakt zbieżności interesów kolei polskich i rumuńskich przy kierowaniu transportów tą drogą, jako połączony z najkrótszym ich przebiegiem tak kolejami rumuńskiemi, jak i polskiemi. Pozatem podczas konfer. podniesiona była kwestja stworzenia w Gdyni punktu rozdzielczego dla handlu rumuńskiego z krajami północno - europejskiemi, szczególnie w odniesieniu do eksportu owoców rumuńskich na rynki skandynawskie, przy uwzględnieniu w pierwszym rzędzie winogron.

Na zakończenie konferencji poruszona została sprawa ruchu turystycznego i pasażerskiego z Rumunji i państw Bliskiego Wschodu do państw Skandynawskich i Bałtyckich. Sprawa ta, jak stwierdził p. Radca Vetulani wzbudza w Rumunji znaczne zainteresowanie.

# WIADOMOŚCI MORSKIE

## RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MAJU 1934.

W ciągu maja do portu gdańskiego zawinęło 289 parowców i 87 motorowców i żaglowców, łącznie więc 378 statków o ogólnej pojemności 252.917 n. t. r. W tym samym okresie wypłynęło z portu 394 statki, w tem 297 parowców i 97 motorowców i żaglowców. Ze statków na wejściu 111 przywiozło drobnicę, 240 statków zawinęło bez ładunku. Ze statków na wyjściu 92 miały ładunek drobnicy, 104 załadowane były węglem, 72 — drzewem, 34 — zbożem, 23 opuściły port bez ładunku.

Pod względem przynależności państwowej statków, Niemcy miały 137 statków na wejściu i 140 na wyjściu, zajmując pierwsze miejsce, na drugiem była Szwecja ze 68 statkami na wejściu i 73 na wyjściu, dalej Danja i Norwegja. Polskich statków było na wejściu 18 na wyjściu zaś 16.

## RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W MAJU 1934 R.

W ciągu maja do portu Antwerpij zawinęło 846 statków o łącznej pojemności 1.639.480 ton, z czego wynika, że przeciętny tonaż statków wynosił 1938 ton. W tym samym miesiącu roku 1933, zawinęło 837 statków o łącznej pojemności 1.703.617 ton, co stanowi spadek o 11 statków i 64.137 ton.

Według kolejności bander ruch statków przedstawia się w sposób następujący: Anglja 251 statków, Niemcy — 159, Holandja — 121, Norwegja — 55, Francja — 47, Belgja — 43, Danja — 41, Szwecja — 39, Stany Zjed. — Ameryki Północnej — 10, Finlandja, Grecja, Włochy i Związek Sowietów po 9, Japonja — 8, Łotwa — 7, Estonja — 5, Brazylja, Portugalja po 4, Panama, Jugosławja po 3, Egipt, Hiszpanja, Polska po 2, Islandja, Litwa, Rumunja, Tunis po 1.

## KONKURENCJA TRAMPÓW GRECKICH Z ANGIELSKIEMI NA WODACH LA PLATA.

Fakt, że flaga grecka z roku na rok jest liczniej reprezentowana na szlaku La Plata, wzbudza wielkie zaniepokojenie pośród właścicieli trampów angielskich. W ciągu ostatnich 3 lat ilość statków greckich, zatrudnionych w ruchu na szlakach La Plata wzrosła o 160 jednostek o pojemności ogólnej ponad 172 tys. t. r. n., gdy tymczasem ilość statków angielskich zmniejszyła się o 300 jednostek pojemności 950 tys. t. r. n. W trzecim tygodniu maja w wodach La Plata statki greckie stanowiły 48%, gdy tymczasem angielskie zaledwie 33%. Skonstatowanie stanu tego jest tem bardziej przykre dla strony angielskiej, że w latach ostatnich Anglicy sprzedali znaczną ilość swych trampów Grekom i teraz ci konkurują z nimi na szlakach, które jeszcze przed niedawnym czasem były domeną przeważających wpływów handlowej floty angielskiej.

## KIEDY SZYBKOŚĆ STATKU WE MGLE NIE UCHODZI ZA „UMIARKOWANĄ"?

Przepisy zapobiegawcze przeciwko zderzeniom statków na morzu operują szeroko pojęciem „umiarkowanej szybkości", zalecanej statkom poruszającym się we mgle. Dotąd nie wydano jednolitego orzeczenia w tej sprawie, jednakże dają się wyznaczyć pewne wytyczne, wskazujące, iż górna granica „umiarkowanej" szybkości waha się w zależności od charakteru wód, po których żegluje statek, stopnia ożywienia ruchu na nich, istnienia prądu itd.

Naogół przyjąć można, że na uczęszczanych przyujściowych odcinkach rzek, ożywionych znacznym prądem lub znacznym ruchem przypływowo - odpływowym górna granica „umiarkowanej" szybkości leży najniżej: statek winien tam posuwać się zaledwie z taką szybkością, ażeby jeszcze zapewnić sobie pełną sterowność. Również przy omijaniu przylądków na ożywionych szlakach podróży łatwo jest narazić się w razie zderzenia na zarzut szybkości „już nieumiarkowanej". Na otwartych wodach szybkość umiarkowana szacowana jest nieco wyżej, jednakże z opinjowania wyroków sądów morskich wynika, że dla statków nowoczesnych o silnych maszynach i tu nie zawsze wystarczy pracować małą szybkością naprzód, lecz przy łatwem powstawaniu nadmiernej szybkości, np. przy żegludze z wiatrem i prądem, — od czasu do czasu należy całkowicie zatrzymywać maszyny i łagodnie je wprowadzać w ruch, jak i łagodnie wyłączać, ażeby jaknajwięcej stracić na szybkości bez utraty sterowności.

Oto przykłady szybkości z wyroków sądu apelacyjnego Admiralicji Brytyjskiej, uznane za nieumiarkowane:

Na rzece Mersey pod Liverpoolem — 7 węzłów, na rzece Clyde — 5 węzłów, na Bałtyku, na odległości 25 mil ku wschodowi od Gotlandu — 5 węzłów, na Tamizie — 4 węzły, w cieśninie Gibraltaru, mimo że statek zwalczał przeciwny prąd o sile 2 i pół węzła, — 5 węzłów, przy omijaniu przylądka Quessant — 4 węzły, na 200 mil przed Sandy Hook — 7 węzłów.

**ANTWERPJA POPIERA STATKI WYCIECZKOWE Z PUNKTEM WYJŚCIA W JEJ PORCIE.**

Rada miejska Antwerpji, na wniosek zarządu portu zmniejszyła o 50 proc. opłaty portowe dla statków pasażerskich mających Antwerpję za port wyjściowy. Niewątpliwie wpłynie to na ożywienie turystyki morskiej z oparciem o Antwerpję i skompensuje przedsiębiorstwom żeglugi część strat spowodowanych przejściem z żeglugi towarowo-pasażerskiej na czysto pasażerską.

## WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

**UŁATWIENIA WETERYNARYJNE PRZY IMPORCIE SKÓR.**

Na podstawie koncesyj weterynaryjnych polsko - francuskiej, polsko - włoskiej, polsko - belgijskiej, polsko - austrjackiej i polsko - czechosłowackiej przywóz do Polski skór surowych, pochodzących z Francji, Włoch. Belgji, Austrji i Czechosłowacji nie wymaga specjalnego zezwolenia weterynaryjnego pod warunkiem, że skóry będą zaopatrzone w świadectwa miejsca pochodzenia i zdrowotności wystawione przez państwowego lub przez Państwo upoważnionego lekarza weterynaryjnego kraju pochodzenia przesyłki.

**UDOGODNIENIA DLA EKSPORTERÓW MASŁA.**

W myśl obowiązującego dotychczas rozporządzenia Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa z dnia 23 lutego 1931 roku w sprawie ceł wywozowych. naturalne masło krowie, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu zwolnione jest od cła wywozowego. Odnośne zaświadczenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu na bezcłowy wywóz masła są wydawane za pośrednictwem Zakładu Badania Masła Eksportowego.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni, mając na uwadze konieczność jaknajdalej idącego usprawnienia naszego eksportu masła przy uwzględnieniu tak ogólnych interesów gospodarczych, jak i poszczególnych firm eksportowych, zarządziła przeniesienie Zakładu Badania Masła Eksportowego z Miasteczka do Bydgoszczy, tak, że obecnie istnieją dwa Zakłady Badania Masła, a mianowicie:

1) Zakład Badania Masła Eksportowego Nr. 15 w Gdyni,

2) Zakład Badania Masła Eksportowego Nr. 13 w Bydgoszczy, Nowy Rynek 10.

Eksporterzy, pragnąc korzystać z usług pomienionych zakładów, zechcą zwrócić się o bliższe informacje bezpośrednio do Zakładu lub też do Referatu Eksportowego Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

**IMPORT KOPALNIAKÓW DO WALJI.**

Na rynku walijskim istnieje zainteresowanie przywozem drzewa z Polski. Nadmienić jednak trzeba, że oferty firm polskich na kopalniaki wykazały, że ceny są wyższe od cen płaconych na rynku walijskim, tak, że dopiero po ponownem przekalkulowaniu dostaw i obniżeniu cen mogłyby być przeprowadzone tranzakcje importowe. Zapoczątkowanie dostaw ma bardzo poważne znaczenie, zwłaszcza, że Walja stanowi jakby odrębną jednostkę w handlu Wielkiej Brytanji, importując bezpośrednio przez swe porty i unikając pośrednictwa Londynu.

Porty położone na kanale Bristolskim mają swoje znaczenie gospodarcze i pozostają w kontakcie bezpośrednim niemal ze wszystkiemi ważniejszemi ośrodkami gospodarczemi świata. Brokerzy w Walji z tego względu starają się utrzymać ten stan rzeczy.

Walja zaspakaja swoje zapotrzebowanie na kopalniaki tylko kilka razy do roku. W międzyczasie dochodzą do skutku zwykle drobne obstalunki w miarę potrzeby. W obecnym sezonie Walja zamówiła już drzewo do użytku kopalń. Zamówienia w bieżącym sezonie wykonuje Rosja Sowiecka, która oferowała drzewo po dość niskich cenach c. i. f. porty na kanale. Rosja, Łotwa, Finlandja. Szwecja, Francja, Portugalja i Nowa Funlandja troskliwie zabiegają o wejście na rynek drzewny Walji.

P. I. E.

**ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 MAJA 1934 R.**

ARGENTYNA. Rozporządzeniem z dnia 28 marca r. 1934 wprowadzono przymus znakowania konserw z groszku zielonego suszonego i świeżego.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Mająca wejść w życie z dniem 1 maja r. 1934 zwyżka cła na szkła stoło-

we w wysokości 45 proc. (taryfa brytyjska) i 75 proc. ad valorem (taryfa generalna) odłożona została o 3 miesiące, tj. do 1 sierpnia r. 1934.

BELGJA. Monitor belgijski z 7 i 8 bm. ogłasza rozporządzenie w przedmiocie skontyngentowania wwozu smalcu i innych tłuszczów jadalnych. Rozporządzenie weszło w życie 9-go maja. Pozwolenie wwozowe wydaje belgijskie Ministerstwo Rolnictwa.

CHINY. Z dniem 1 kwietnia r. 1934 weszły w życie zwyżki cła na oleje mineralne, które w obecnej chwili przedstawiają się następująco: gazolina, nafta, benzyna itp. od skrzyni o zawartości 5 gal. amer. 2,10 jednostek złota, pojedyńczo — 0,53 jedn. zł od 10 litrów, (poz. 520); oleje pędne płynne (poz. 529) — 2,90 od tony. Nafta lekka (poz. 532) w skrzyniach o zawartości 18,93 litra (5 amer. galonów), 1,80 jedn. zł. od skrzyni b) pojedyńczo — 0,45 jedn. zł. od 10 litrów.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 10 bm. został wywóz węgli wypałkowych z poz. 599 ex a/2 włączony do systemu pozwoleniowego.

Na czerwiec i lipiec przyznane zostały kontyngenty w wysokości 65 wagonów na tłuszcze i 5.000 wagonów na tłuszcz wieprzowy na miesiąc czerwiec. Kontyngent na jaja nie został przydzielony. Co się tyczy kontyngentu na masło, to zostały uprawnione odnośne władze do przydzielenia go w miarę, gdy zajdzie tego potrzeba. Ogłoszoną została lista towarów, podlegających reglamentacji importu, według stanu na dzień 10 maja 1934 roku.

DANJA. Zawarty między Polską a Danją układ handlowy zapewnia Polsce na okres 4 miesięcy t. j. do dnia 1 września rb. przydział dewiz do wyznaczonej w układzie wysokości na naftę, benzynę, oleje pędne, olej smarowy, asfalt, blachę cynkową, maszyny tekstylne, przędzę wełnianą, konie, tkaniny wełniane, bawełniane, pluszowe, ubrania wełniane i bawełniane męskie i dziecinne, ceratę, biel ołowianą i cynkową, obuwie gumowe i kalosze, obuwie z podeszwami gumowemi, drzewo, dykty, wyroby koszykarskie, groch, cebulę, jagody i owoce suszone, drut żelazny, blachę żelazną i stalową, żołądki cielęce, sodę kaustyczną i kalcynowaną, przędzę jedwabną.

ESTONJA. W układzie handlowym polsko-estońskim zawartym na okres od 1 maja r. 1934 do 1 maja r. 1935 Polsce przyznane zostały kontyngenty na następujące artykuły: naftę, gazolinę i oleje pędne, smary do motorów z wyjątkiem benzyny, cukier, sól, wyroby fajansowe, szklane, naczynia emaljowane, wyroby żeliwne, nasiona warzyw, materjały wybuchowe i kapsle, węglan sodu i sodę kaustyczną, chmiel, przędzę wełnianą, wyroby porcelanowe.

GRECJA. Ministerstwo Gospodarki Narodowej rozesłało Izbom Handlowym, władzom celnym, Bankowi Narodowemu i Związkowi Banków okólnik w drodze telegraficznej, który zawiera postanowienia o wprowadzeniu nowych kontyngentów importowych. Nowy okres półroczny ma się rozpocząć od 1 lipca, w związku z tem na okres między 15 maja a 30 czerwca rb. wydane zostaną importerom pozwolenia kontyngentowe dodatkowe w wysokości 25% kontyngentów z półrocza, które zakończyło się 15 maja rb.

FRANCJA. Na mocy rozporządzenia ogłoszonego w Journal Officiel z dnia 16 maja 1934 r., termin zgłoszeń o uzyskanie licencyj na import produktów rolnych upływa z dniem 15 czerwca rb. Wyczerpane zostały na 2 kwartał 1934 roku w stosunku do „autres pays" następujące kontyngenty: blacha żelazna lub stalowa, cięta (poz. 210); tkaniny bawełniane wzorzyste (436, 406 bis); papier marmurkowy (461 k): papier lub tektura t. zw. fantazyjna (461 M), wyczerpany został jednocześnie dla Polski kontyngent na meble gięte (poz. 590).

Projektowane jest wprowadzenie specjalnej dodatkowej opłaty od sera w wysokości 50 fr. za 100 kg.

HISZPANJA. Kontyngenty na oleje i tłuszcze na III kwartał rb. (poz. 211, 212, 798, 799, 804, 805, 806, 996, 997, 998, 996 b.) taryfy celnej hiszpańskiej) pozostają te same, co i na kwartały poprzednie.

HOLANDJA. W związku z wprowadzeniem kontyngentowania importu cementu (dekret z dnia 25-go kwietnia 1934 r.), wprowadził rząd holenderski nowe rozporządzenie, na mocy którego, przydział kontyngentu może uzyskać tylko ten importer, który odpowiedniemi dokumentami stwierdzi, że zajmował się stale handlem cementu i że stanowi on jego źródło utrzymania. Powyższe rozporządzenie jest pierwszym tego rodzaju wypadkiem, odkąd Holandja wprowadziła system kontyngentowania importu.

Dekretem z dnia 25 maja 1934 skontyngentowany został na przeciąg 1 roku tj. od 1 maja 1934 do 1 maja 1935 import wodorotlenku wapniowego sody żrącej i gazu chlorowego. Przyczem jako bazę dla sody żrącej przyjęto 60% przeciętnej wagi importu w latach 1931/33 dla wodorotlenku wapniowego 70 i dla gazu chlorowego 75% przeciętnej wagi importu w r. 1933.

INDJE BRYTYJSKIE. Z dniem 1 maja 1934 roku weszły w życie zwyżki cła na zapałki i wprowadzenie podatku od tych artykułów.

IRLANDJA. Z dniem 10 maja 1934 weszły w życie zwyżki cła na szereg towarów, obejmujące około 40 poz. taryfy celnej, przyczem z ważniejszych zwyżką objęte zostały następujące artykuły: obuwie, odzież, tkaniny wełniane, kotły miedziane, artykuły żelazne lane, łopaty, ramy okienne, kołdry, miód, bydło wszelkiego rodzaju, wyroby gliniane, sierpy i kosy, ryby itp.

ŁOTWA. Według oświadczeń miarodajnych przygotowywana jest na Łotwie zmiana przepisów dewizowych. W przyszłości po oficjalnym kursie waluta ma być przyznana jedynie na import niezbędnych w życiu artykułów, podczas gdy na inne importowane artykuły, na cele podróży i inne, waluta będzie sprzedawana po kursie wyższym, który będzie ustalony przez Komisję Walutową w zależności od tego, na jakie cele będzie potrzebna waluta.

Komisja Walutowa ułoży skalę zapotrzebowań i odnośnych kursów, według której będzie przydzielać dewizy.

RUMUNJA. Obecnie obowiązujące przepisy kompensacyjne zostały uzupełnione w ten sposób, że w stosunku do krajów, z któremi Rumunja ma pasywny bilans handlowy dopuszczone są dostawy importowe do wysokości 20.000 lei bez konieczności przeprowadzania ich na podstawach kompensacyjnych. Faktury na te tranzakcje muszą być przedłożone do zatwierdzenia Dyrekcji importu.

Eksport czechosłowacki do Rumunji natrafia na coraz większe trudności i, w myśl ostatnio wydanego zarządzenia rumuńskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, może się odbywać wyłącznie w drodze kompensacji, przyczem eksport rumuński musi być dokonany najpierw.

Pozwolenia na kompensację są wydawane jedynie na te towary czeskie, które zostały przewidziane w umowie kontyngentowej i jedynie w ramach tych kontyngentów, przyczem uwzględniane są przedewszystkiem surowce i półfabrykaty potrzebne przemysłowi rumuńskiemu. Wybór i ilość artykułów rumuńskich eksportowanych wzamian do Czechosłowacji nie podlegają natomiast żadnym ograniczeniom. Zachowywany jest jedynie stosunek kompensacyjny 1 : 1,25 na korzyść Rumunji.

STANY ZJEDNOCZONE. Rozporządzeniem z dn. 28 kwietnia przedłużono o 2 miesiące tj. od 1 lipca do 31 sierpnia 1934 r zniesienie reglamentacji importu

wina i wódek, tak, że w tym okresie wolno importować wyżej wymienione artykuły bez konieczności uzyskiwania specjalnej licencji. Zaznaczyć jednak należy, że specjalne pozwolenia na import wódek i win z zagranicy posiadają firmy, należące do stowarzyszenia t. zw. ABI permit. Do stowarzyszenia tego należy 1583 firm

SZWECJA. Z dniem 22 maja 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na kukurydzę, strączkowe (3 kor. za 100 kg), przyczem import kukurydzy podlega nadal przymusowi uzyskania licencji, cło na paszę, makuchy, wynosi obecnie 5 kr. za 100 kg. (dotychczas 2 kr. — 100 kg.)

SZWAJCARJA. Od dnia 27 kwietnia br. skontyngentowany został przywóz smalcu z poz. 95 szwajcarskiej taryfy celnej; import smalcu dopuszczony w drodze kompensacji za bydło rasowe.

SYRJA. Dekretem z dnia 14 kwietnia 1934 r. wprowadzono nowe cła na następujące towary: (nowa poz. 295 A) glina ogniotrwała i kaolina taryfa normalna — bez cła, (499 ter. B.) wapno palone b. cła, (321 A), szmelc w rurach, sztabach itp. 11% ad val., (472 A), mydła miękkie (szare, zielone itp. 135 piastrów od 100 kg br., B) mydło zwykłe w kawałkach 110 piastrów od 100 kg br., C) mydło w proszku 255 piastrów od 100 kg pół brutto (473) mydła toaletowe i lecznicze 800 piastrów za 100 kg pół brutto.

URUGWAJ. Wprowadzony w dniu 13 marca 1934 zakaz tranzytu jedwabiu sztucznego i konfekcji z jedwabiu sztucznego został zniesiony rozporządzeniem z dnia 20 marca 1934 roku.

W. BRYTANJA. Przedłożony został parlamentowi do zatwierdzenia projekt wprowadzenia przymusu znakowania krajem pochodzenia importowanego mięsa.

Dekretem z dnia 16 maja rb. wprowadzona została zwyżka cła na tlenek glinowy, które wynosi obecnie 20% ad val. ewent. 3 Ł. od tony.

WŁOCHY. Wprowadzona została dodatkowa opłata celna w wysokości 2 lirów od 1 kg od sztucznych tłuszczów jadalnych, zarówno roślinnych, jak i zwierzęcych, chociażby w którychkolwiek z nich była domieszka naturalnego masła.

Z dniem 14 maja 1934 r. wprowadzono zakaz importu jedwabiu surowego i farbowanego (poz. 147 a 1), 247 a 2), 247 b. włoskiej taryfy celnej).

„Gazzetta Ufficiale“ z dnia 11 maja ogłasza dekret z daty 8 marca 1934 r, Nr. 736, mocą którego import kory chinowej, soli chinowych i alkaloidów pochodzących z chiny — zostaje zarezerwowany dla administracji Monopolów Państwowych. Monopole państwowe mogą udzielać koncesyj na import powyższych artykułów osobom prywatnym pobierając przytem opłatę w wysokości 82,40 Lir. od kg. chiny (lub alkaloidów chinowych).

# MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

## FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma fińska prosi o oferty na mąkę pastewną, pszenną i żytnią oraz otręby cif. Helsingfors. — R/13008/74/Pi.

Firma w Capetown poszukuje fabrykantów naczyń emaljowanych. P/11147/44/Sz.

Firma w Tunisie interesuje się importem wyrobów ze szkła, fajansu, umywalni i miednic fajansowych, wanien emaljowanych itd. P/12630/63/Sz.

Firma duńska interesuje się importem z Polski słomek używanych w kawiarni do napojów. P/12529/59/Sz.

Firma austrjacka interesuje się zakupem, celem reeksportu do Ameryki i Anglji wyrobów ze szkła, ceramiki, koszykarskich itd. P/12807/3D/Sz.

Firma angielska interesuje się zakupem szkła domowego, prasowanego, oświetleniowego. P/12089/63/Sz.

Firma estońska interesuje się importem z Polski naczyń emaljowanych i aluminjowych kuchennych, maszyn do siekania mięsa. oraz zamków do mebli. P/13193/3N/R.

Firma z Bejrutu zainteresowana jest nawiązaniem stosunków z polskimi producentami konfekcji wszelkiego rodzaju. P/13034/64/R.

Firma angielska interesuje się zakupem w Polsce chodników, wycieraczek, oraz mat, wyrabianych z włókien kokosowych i coir'u. P/13083/59/R.

Firma angielska pragnie importować z Polski tkaniny papierowe, używane w przemyśle meblarskim. P/12974/46/R.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Firma norweska, istniejąca od 50 lat, pragnie przejąć na Norwegję reprezentację firm polskich, wyrabiających: artykuły budowlane, wyroby żelazne, narzędzia, maszyny rolnicze i t. p. Bliższych szczegółów udzieli Referat Statystyczny Izby naszej.

# SPRAWY KOMUNIKACYJNE

## WYPOWIEDZENIE KARTELOWYCH TARYF DLA KOMUNIKACJI Z RUMUNJĄ.

Koleje rumuńskie wypowiedziały z dn. 1 października br. taryfy kartelowe z wszystkiemi kolejami zagranicznemi. Nie odnosi się to jednak do polsko - rumuńskiej taryfy portowej, w której uczestniczą tylko sąsiadujące koleje polskie i rumuńskie, a nie wszystkie koleje kartelu dla komunikacji z kolejami rumuńskiemi.

# SPRAWY PODATKOWE

## ULGI W ZRYCZAŁTOWANYM PODATKU PRZEMYSŁOWYM.

Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 94 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr. 17 z r. 1932, poz. 110) upoważnia Urzędy Skarbowe do tymczasowego ograniczania poboru zryczałtowanego podatku przemysłowego od obrotu za rok

1934 w wypadku stwierdzenia znacznego spadku obrotów w roku 1934 w porównaniu z obrotem, przyjętym za podstawę obliczenia ryczałtu. W szczególności będzie to miało miejsce w wypadkach, gdy zryczałtowany podatek za rok 1934 przekracza znacznie wymiar podatku przemysłowego od obrotu za r. 1933, względnie zryczałtowany podatek za lata 1932-33.

Umorzenie może conajwyżej obejmować ku za rok 1934, dokonają Izby Skarbowe z końcem grudnia 1934 r. (w terminie do dnia 31 grudnia 1934 r.) po prowizorycznem obliczeniu wysokości osiągniętego w 1934 r. obrotu.

Umorzenia części zryczałtowanego podatróżnicę pomiędzy wymiarem zryczałtowanego podatku za r. 1934, a podatkiem, przypadającym od prowizorycznie ustalonego obrotu w tym roku.

Ulgi z powyższego okólnika mogą być udzielane w wypadkach zasługujących na szczególne uwzględnienie, jedynie na indywidualne podania płatników, które winny być wnoszone najpóźniej do **30 czerwca 1934.**

## „WYKŁADNIA USTAWY O OPŁATACH STEMPLOWYCH".

W myśl art. 93 punktu a), u. o. s. podlegają opłacie stemplowej w wysokości 10 gr od każdego arkusza; wszelkiego rodzaju dokumenty, sporządzone przez wysyłającego, wręczone przewoźnikowi, a tyczące się przesyłki niekolejowej. Przepis ten tyczy się również dokumentu, podpisanego zarówno przez wysyłającego, jakoteż przez przewoźnika. W myśl ustępu drugiego art. 93 dokument, stwierdzający umowę o przewóz niekolejowy, a sporządzony przez przewoźnika, podlega opłacie w wysokości 10 gr od każdego arkusza w razie niewystawienia dokumentu, stwierdzającego umowę przewozu, a podpisanego przez wysyłającego. Jeżeli podlegający opłacie dokument przewozu, podpisany bądź przez wysyłającego, bądź przez przewoźnika, bądź przez obie strony, został sporządzony w dwu lub więcej egzemplarzach, to ma zastosowanie art. 3 u. o. s., a zatem opłacie podlega tylko egzemplarz pierwszy.

Powyższe zasady mają zastosowanie również do dokumentu, tyczącego się przewozu statkami morskiemi. W szczególności więc podlega opłacie w wysokości 10 gr od każdego arkusza **certe - partja,** tj. pismo, na mocy którego osoba, rozporządzająca statkiem (armator) oddaje do dyspozycji drugiego kontrahenta celem uskutecznienia przewozu bądź cały statek, bądź ułamkową część pojemności statku (np. połowę, $1/3$), bądź szczegółowo oznaczone pomieszczenie w statku. Jeżeli w razie wystawienia certepartji armator, który zawarł umowę, stwierdzoną za pomocą certe-partji (lub jego pełnomocnik), wydaje co do tego samego statku lub tej samej części statku, których dotyczy certepartja, tej samej osobie, z którą ową umowę zawarł, **konosament** tj. dokument przewozowy, wymieniający **szczegółowo** towary, przyjęte do przewozu, to konosament w myśl art. 93 ustępu drugiego u. o. s. nie podlega opłacie stemplowej.

Opłatę od certepartji i tak samo opłatę od innych dokumentów przewozowych, o których mowa uiszcza się w myśl § 133 r. w. s. za pomocą znaczka stemplowego, który winien być skasowany bądź tekstem dokumentu, bądź przez przepisanie firmą armatora i datą, a mianowicie: a) przy wysyłce z portu polskiego — datą przyjęcia przesyłki, b) w razie wystawienia dokumentu zagranicą — datą wydania przesyłki odbiorcy.

# SPRAWY TURYSTYCZNE

## ZWIĄZKU PROPAGANDY TURYSTY-
## ZWIĄZKU PROPAGANDY TURYSTYCZNEJ.

Dnia 25 maja br. odbyło się w sali hotelu „Polska Riwiera" doroczne Walne Zgromadzenie G. Z. P. T., przy bardzo licznym udziale członków, przedstawicieli władz, urzędów, prasy, miejscowego społeczeństwa i delegatów z Warszawy i Torunia. Walne Zgromadzenie zaszczycił również swoją obecnością Komisarz Rządu p. Mgr. Sokół.

Walne Zgromadzenie zagaił Prezes dyr. p. Rummel dłuższem przemówieniem, wykazując stopniowy rozwój Związku, pomimo pracy w jak najcięższych warunkach materjalnych i przeszkód postronnych.

Praca Związku prowadzona jest bezinteresownie przez członków Zarządu, oparta li tylko na obywatelskiem poczuciu obowiązku; na dalszą jednak metę koniecznem jest zdobycie trwałych podstaw finansowych. Zagadnienie to jest obecnie przedmiotem rozważań Zarządu Związku.

Dla ułatwienia wstąpień do G. Z. P. T. nowym członkom — Zarząd postawił na Walne Zgromadzenie wniosek o zupełne skreślenie wpisowego, które do tego czasu wynosiło 20 zł.

Mając większą ilość członków G. Z. P. T. mógłby przedsięwziąć o wiele więcej poważniejszych prac, założyć niezbędne w Gdyni biuro informacyjne, rozwinąć szerzej akcję propagandową i wydawniczą, co mogłoby dać ogromne korzyści dla miasta i mieszkańców,

stwarzając nowe źródła zarobków. Na zakończenie swego przemówienia p. Prezes Rummel zaapelował do zainteresowanych rozwojem ruchu turystycznego w Gdyni — kupców, hotelarzy, właścicieli pensjonatów i t. d., by we własnym dobrze zrozumianym interesie popierali G. Z. P. T., zapisując się na członków Związku.

Po zagajeniu — sekretarz Limbach odczytał protokół z ostatniego Walnego Zgromadzenia, poczem wiceprezes Związku Dyr. Pikusiński odczytał sprawozdanie z działalności Zarządu, za ubiegłe półrocze, z pośród tych tych prac Zarządu na szczególną wzmianwzmiankę zasługuje zainteresowanie Gdynią kę zasługuje zainteresowanie Gdynią i morzem ze strony Rozgłośni Polskiego Radja we Lwowie. Staraniem G. Z. P. T. przybyli do Gdyni — jako goście Związku Dyrektor rozgłośni Polskiego Radja we Lwowie Petry, wraz z dwoma współpracownikami, ogólnie znanymi „Szczepkiem" i „Tońkiem".

Po zebraniu w Gdyni potrzebnych materjałów i tematów, rozgłośnia lwowska na „Wesołej lwowskiej fali" nadała audycję propagandową, która szerokiem echem odbiła się po całej Polsce; cała ta impreza propagandowa odbyła się zupełnie bezinteresownie ze strony rozgłośni radja lwowskiego.

Jedną z dalszych większych prac Zarządu jest wydanie prospektu propagandowego w nakładzie 15.000 egzemplarzy; prospekt ten zostaje rozesłany po całej Polsce bezpłatnie.

Staraniem Związku — Dyrekcja Kolei Państw. w Toruniu uruchomi w sezonie perjodyczne pociągi wycieczkowe do Szwajcarji Kaszubskiej i w stronę Krokowa; celem tych wycieczek jest ułatwienie tak mieszkańcom Gdyni, jak i letnikom poznania i zwiedzenia najpiękniejszych terenów turystycznych w Szwajcarji Kaszubskiej i wybrzeża morskiego; dla pociągu takiego będzie zastosowana 70% zniżka kolejowa.

Związek opracował program „Tygodnia Sportowego" na początek sierpnia, który prawdopodobnie wejdzie w program „Festiwalu" — imprezy zaprojektowanej na szeroką skalę.

Następnie Dyrektor Andrzej Wachowiak wygłosił referat na temat „Gdynia jako kąpielisko"; drugi referat wygłosił Dr. Stanisław Bobkowski na temat „Gdynia największem polskiem kąpieliskiem morskiem teraz i w przyszłości". Referent przedstawił walory kąpieliskowe Gdyni ze stanowiska lekarskiego.

Zarząd postanowił obydwa referaty wydać w formie broszury i rozesłać w najszerszym zakresie, przedewszystkiem lekarzom.

Po obszernej dyskusji na temat najaktualniejszych spraw związanych z ruchem turystycznym w Gdyni i na wybrzeżu jak: podatku hotelowego, zniżek kolejowych dla letników powracających z letniska, niczem nieuzasadnionej zwyżki cen pokojów na lato, budowy basenu pasażerskiego itp. — Prezes Rummel Walne Zgromadzenie rozwiązał.

# SPRAWY SZKOLNICTWA

## ZEBRANIE DYSKUSYJNE W INSTYTUCIE BAŁTYCKIM W SPRAWIE SZKOLNICTWA HANDLOWEGO.

Dnia 1. 6. br. wieczorem odbyło się zebranie zwołane z inicjatywy Instytutu Bałtyckiego, na którem p. prof. Szulc wygłosił odczyt na temat aktualnych zagadnień i potrzeb Liceum Handlowego Izby Przemysłowo Handlowej w Gdyni. Po odczycie wywiązała się dyskusja. w wyniku której zebrani uznali zgodnie aktualność załatwienia szeregu zagadnień wysuniętych przez prelegenta. W szczególności podkreślono konieczność ustalenia bliższego kontaktu sfer gospodarczych z Liceum Handlowem, w celu uzgodnienia programów nauczania z wymogami życia gospodarczego portu gdyńskiego. W końcu poruszono również kwestję zainteresowania sfer gospodarczych sposobem praktycznego szkolenia młodzieży licealnej.

## ZAPISY DO LICEUM HANDLOWEGO IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI.

Liceum Handlowe w Gdyni jest zawodowym zakładem naukowym typu licealnego i ma za zadanie gruntowne przygotowanie teoretyczne i praktyczne do działalności handlowej wogóle, zaś w handlu morskim w szczególności.

W myśl ustawy o ustroju szkolnictwa z dnia 11 marca 1932 r., absolwenci licealni mają prawo studjować w szkołach wyższych.

Uczniowie Liceum Handlowego korzystają z odroczeń służby wojskowej oraz po ukończeniu Zakładu, ze skróconej służby wojskowej, w myśl obowiązujących ustaw.

Okres nauki w Liceum trwa zasadniczo dwa lata.

Trzeci rok nauczania obejmuje specjalizację w handlu morskim.

Niezależnie od tego, przedmioty na I i II roku nauczania uwzględniają w sposób specjalny zagadnienia handlu morskiego.

Poza nauczaniem teoretycznem w ciągu roku szkolnego, program nauki Liceum obejmuje również obowiązkowe jednomiesięczne praktyki w czasie wakacyj letnich.

Rok szkolny trwa od 20 sierpnia do 15 czerwca.

Warunkiem przyjęcia na pierwszy rok nauczania jest nieprzekroczony wiek lat 19 przed rozpoczęciem roku szkolnego.

Nowowstępujący, których wiek przekracza lat 19, mogą być przyjęci za zgodą Kuratorjum Okręgu Szkolnego Poznańskiego w Poznaniu, na podstawie podania skierowanego przez Dyrekcję Liceum.

Od wstępujących do Liceum wymaga się ukończenia:

a) 6-ciu klas gimnazjum, lub

b) szkoły wydziałowej (b. dzielnicy pruskiej), albo

c) trzyletniej szkoły handlowej z zastrzeżeniem złożenia dodatkowych egzaminów uzupełniających z przyrody, matematyki i fizyki z zakresu 6-ciu klas gimnazjum w ciągu pierwszego półrocza studjów.

Na drugi rok nauczania mogą być przyjęci uczniowie posiadający ukończony pierwszy kurs liceów handlowych.

Absolwenci 2-letnich liceów handlowych mogą być przyjęci na 3-ci rok Liceum, stanowiącego specjalizację w handlu morskim.

Podanie o przyjęcie do Liceum winno być kierowane pod adresem Dyrekcji Liceum Handlowego do dnia 10 sierpnia, poprzedzającego rozpoczęcie roku szkolnego.

Do podania należy dołączyć:

1. Życiorys,
2. Metrykę urodzenia,
3. Świadectwo szkolne,
4. Świadectwo odejścia z ostatniej szkoły,
5. Zezwolenie rodziców względnie opiekunów,
6. 2 fotografje,
7. 20 złotych tytułem wpisowego.

Czesne za rok szkolny wynosi zł 450, płatne w 10-ciu równych ratach miesięcznych najpóźniej do dnia 6-go każdego miesiąca, przyczem pierwsza rata winna być uiszczona w ciągu trzech dni od rozpoczęcia roku szkolnego.

Wpisowe wynosi zł 20, które bezwzględnie musi być nadesłane jednocześnie z podaniem o przyjęcie. W wypadku nieprzyjęcia kandydata(tki) wpisowe ulega zwrotowi.

Uczniom i uczenicom niezamożnych rodziców Dyrekcja Liceum przyznaje ulgi w opłacie czesnego, które uzależnia jednak od sprawowania i postępów w nauce.

## ZGŁOSZENIA NOWYCH KANDYDATÓW DO PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ.

Podania o przyjęcie nowych kandydatów do Państwowej Szkoły Morskiej nadsyłać należy w terminie do dnia 12 lipca br. Do podania dołączyć należy metrykę urodzenia, dowód obywatelstwa polskiego, ostatnie świadectwo szkolne, zobowiązanie rodziców do przestrzegania przepisów szkolnych, 2 fotografje o wymiarze paszportowym oraz opłatę egzaminacyjną w wysokości zł 15.

Po rozpatrzeniu podań dnia 16. 7. br. o godz. 9-tej w gmachu Państwowej Szkoły Morskiej odbędzie się egzamin konkursowy, poczem przyjęci kandydaci otrzymają kilkudniowy urlop celem zaopatrzenia w niezbędny ekwipunek, a następnie odbędą podróż ćwiczebną naokoło świata na statku szkolnym „Dar Pomorza", która trwać będzie przez 11 miesięcy.

## EGZAMIN DOJRZAŁOŚCI W PAŃSTWOWEJ SZKOLE MORSKIEJ.

Przed kilkoma dniami zakończony został w Państwowej Szkole Morskiej egzamin dojrzałości ,któremu poddanych zostało 35 uczniów. Z liczby tej egzamin złożyło 30 niżej wymienionych abiturjentów:

**Na Wydziale Nawigacyjnym:**

1. Andryszak Czesław
2. Borkowski Janusz
3. Boniecki Józef
4. Chudecki Alfred
5. Danielewicz Alfons
6. Gogela Stanisław
7. Hrabar Wiesław
8. Hulanicki Roman
9. Kijakowski Szczęsny
10. Kowalewski Jan
11. Kozłos Mirosław
12. Koreywo Zbigniew
13. Sznage Jan
14. Studnicki Stanisław
15. Teresiński Józef
16. Stępkowski Stefan

**Na Wydziale Mechanicznym:**

17. Forkiewicz Jan
18. Ładyński Józef
19. Martyszewski Janusz
20. Nowak Jan
21. Ochinowski Ryszard
22. Piotrowski Tadeusz
23. Pluta Władysław
24. Pawlak Stanisław
25. Rewkiewicz Jacek
26. Staszewski Edward
27. Terlikowski Bolesław
28 Zachurzok Jan
29. Harasyniuk Władysław
30. Stefanowski Jerzy.

## UDZIAŁ FIRM POLSKICH W TARGACH W LILLE.

Wyniki tegorocznych Targów w Lille okazały się bardzo korzystne dla firm polskich. W przeciwieństwie do lat ubiegłych, kiedy eksporterzy polscy eksponowali prawie wyłącznie kolekcje próbek, nadano stoisku polskiemu charakter handlowy. Eksporterzy przybyli z większemi ilościami towarów, które w znacznej mierze zostały sprzedane na miejscu. Zawarto umowy na dostawy artykułów nieobjętych ograniczeniami przywozowemi, jak np. grzybów, papierosów, czekolady i innych.

Obecność eksportera lub jego reprezentacja zapewniła udzielanie szczegółowych i fachowych informacyj osobom zainteresowanym, w ten sposób podnosząc możliwości eksportowe.

Do grupy produktów ściśle handlowych należały: szynki w puszkach i boczki, grzyby suszone i konserwy, konfekcja męska, wyroby Monopolu Tytoniowego, czekolada, zioła lecznicze oraz hafty ludowe i zabawki.

Oddzielną grupę stanowiły: drzewo, parkiety oraz len i pakuły. Artykuły te są zawsze interesujące dla rynku północno-francuskiego i wzbudzają duże zainteresowanie. Trzecią grupę stanowiły eksponaty propagandowe.

Na targach zostało sprzedanych: 2.000 par spodni, 1.700 kg szynek w puszkach i 200 kg boczków, za 13.000 fr papierosów, za 6.000 czekolady, za 11.000 grzybów oraz około 4.000 za hafty i zabawki.

**Konsulat Gen. R. P. w Lille.**

# PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

## Własnemi siłami

### ZNACZENIE SPÓŁDZIELNI W NASZEM RYBOŁÓWSTWIE MORSKIEM.

*„Z okazji Tygodnia Spółdzielczości przytaczamy referat wygłoszony na Zjeździe Rybacko-Gospodarczym w Pucku przez Naczelnika Morskiego Urzędu Rybackiego p. A. Hryniewickiego.*

*W referacie tym przedstawiającym aktualne zagadnienia gospodarcze naszego rybołówstwa morskiego znajdujemy silne podkreślenie znaczenia spółdzielczości, która własnemi siłami swych członków rybaków wykona zadania najbardziej pilne, bez uciekania się do pomocy rządowej.*

*Na naszem wybrzeżu morskiem działa od 15 maja 1927 roku Spółdzielnia „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni" wykazująca stały postęp i rozwój i zaczynająca obecnie siódmy rok pracy. Spółdzielnia jednocząca naszych rybaków morskich, zakupuje i sprzedaje prawie całkowite połowy morskie i zaopatruje swych czonków w kutry i narzędzia połowu".*

Gospodarcze znaczenie rybołówstwa morskiego przedstawiają najbardziej wymownie liczby przywozu ryb. W ostatnich latach, latach ciężkiego kryzysu, ogólnego zubożenia i kurczenia się zakupów sprowadzono do Polski z zagranicy następujące ilości ryb morskich (liczby zaokrąglone):

W 1930 r. — 90 tys. ton wartości zł 56 miljonów.

W 1931 r. — 54 tys. ton, wartości zł 36 miljonów.

W 1932 r. — 46 tys. ton, wartości zł 20 miljonów.

W 1933 r. —. 43 tys. ton, wartości zł 16 miljonów.

Zrozumiałem jest, że wyłowieniem tak pokaźnej ilości ryby zajmował się znaczny zastęp rybaków. Następnie przy jej przygotowaniu i wysyłaniu zatrudniono wiele tysięcy pracowników. Za całą tę pracę zapłacił nasz spożywca i to w czasie ciężkiego położenia wszystkich warstw społeczeństwa. Wymowność wyżej przytoczonych liczb jest nadzwyczaj przekonywująca. Dotychczas miljony złotych upływają corocznie zagranicę na zakup ryby. Za te miljony opłacani są obcy rybacy, robotnicy i przemysłowcy, gdyż zakupując rybę pokrywamy nietylko wynagrodzenie czy też zarobki rybaków, ale opłacamy wszystkich zatrudnionych w rybnym przemyśle, a także pobocznym pracującym dla rybołówstwa morskiego. Płacimy za obcą sól, drzewo, żelazo i inne przedmioty dostarczane dla potrzeb obcego rybołówstwa.

Przedstawiony stan rzeczy wysoce dla nas niekorzystny powinien uledz zmianie. Zmiana jednakże wymagałaby bardzo dużych wkładów gotówkowych, a dotychczas nasz przemysł i handel zupełnie nie zajmuje się wyzyskaniem naturalnych bogactw morza. Jeżeli pomimo to nasze rybołówstwo morskie wykazuje pewien wzrost, to tylko dlatego, że praca czynników rządowych celowo i stopniowo przygotowała trwałe podstawy i wskazała należyte drogi, któremi w swym rozwoju powinno kroczyć dalej rybołówstwo morskie.

Wyniki tej pracy w postaci nowych portów, nowych statków rybackich rozmaitych urządzeń technicznych i przemysłowych dowodzą tylko, jak różnorodną musiała być

taka praca — jak wiele trudów włożono, by pokonać liczne przeszkody i stworzyć rzeczy niezbędne, a poprzednio u nas prawie nieznane. W pracy tej nie napotykano uznania nawet ze strony tych, dla kogo była ona prowadzoną. Przeciwnie napotykano najczęściej na opór i niechęć i nawet wprost wrogi stosunek przy przeprowadzeniu zamierzeń.

Wysiłki te były nieodzowne i konieczne i sprowadziły spodziewaną korzystną zmianę. Przedewszystkiem nastąpił wzrost własnych połowów morskich. Połowy bałtyckie za okres 1930-33 r. przedstawiają się następująco:

1930 r. — 3.000 ton — wartości zł 3 milj.
1931 r. — 5.000 ton — wartości zł 2 milj.
1932 r. — 7.000 ton — wartości zł 1,4 milj.
1933 r. — 7.600 ton — wartości zł 1,7 milj.

W 1931 roku rozpoczęto również połowy na Morzu Północnem. Wyłowiono tam:

w 1931 r. — 845 ton — wartości 845 tys. złotych,

w 1932 r. — 1.878 ton — wartości 1.159 tys. złotych,

w 1933 r. — 6.341 ton — wartości 2.853 tys. złotych.

Wzrost połowów własnych wywołał korzystne zjawisko zmniejszając przywóz ryb zagranicznych. Teraz tylko od naszej przedsiębiorczości i ruchliwości zależy, by przywóz ten nadal zmniejszał się, a wówczas powiększać się będzie ilość zatrudnionych przy uprawianiu połowów, a także pracowników przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych pracujących dla rybołówstwa.

Poprzednio już nadmieniono, że dla urzeczywistnienia takich zamierzeń potrzebne są duże kapitały, które dotychczas nie wykazały zainteresowania tą ważną dziedziną życia. Jesteśmy zmuszeni posiadanemi środkami dążyć stopniowo, ale stale i wytrwale do podtrzymania tego co zostało już uskutecznione. Należy nietylko utrzymać na osiągniętym poziomie własne połowy, ale należy zwiększać je w dalszym ciągu, gdyż tylko w ten sposób zdołamy zabezpieczyć od upadku istniejące gospodarstwa rybackie.

Bo chociaż za nadzwyczaj pocieszający objaw liczyć należy wzrost połowów, to z drugiej strony bardzo niepomyślnie przedstawia się wartość wyłowionej ryby. Z przytoczonych powyżej liczb widocznem jest, że w 1930 r. rybak otrzymywał przeciętnie za 1 kg ryby zł 1 — a w 1933 r. tylko 0,23 gr. Tak znaczny spadek ceny nastąpił wskutek powszechnej zniżki cen produktów spożywczych i gdyby nie ta zmiana, to ogólne położenie rybaków byłoby zadawalniające i zapewne daleko lepsze niżeli w latach poprzednich.

Utrzymanie ceny na rybę na wysokości zł 0,23 za kg przypisać należy tylko tej okoliczności, że praca przygotowawcza czynników rządowych nad rozwojem rybołówstwa morskiego objęła również urządzenia dla przemysłu i handlu. Korzystając z tego Spółdzielnia: „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich" w Gdyni otrzymała możliwość rozpoczęcia zakupu połowów. W ten sposób cena ryby została podtrzymana na pewnej stałej wysokości. Bez tej korzystnej dla rybaków działalności Spółdzielni cena ryby obniżyłaby się znaczniej, a rybak byłby zdany na łaskę przygodnych nabywców, którzy przed rozpoczęciem działalności Spółdzielni przy każdej sposobności dążyli do obniżenia ceny otrzymywanej przez rybaka.

Obecnie położenie rybołówstwa nietylko u nas, ale we wszystkich krajach Europy jest bardzo trudne. W statystyce ogłoszonej przez Międzynarodową Radę badań morza Polska została wyróżniona jako jedyny kraj, w którym rybołówstwo morskie w ostatnich latach wykazało postęp. Nie można tego przyjmować za oznakę, że stan naszych rybaków również polepszył się. Z pośród 1500 rybaków zarejestrowanych na naszem wybrzeżu dobry stan gospodarczy mają tylko ci z rybaków, którzy uprawiają rybołówstwo na dużych i silnych kutrach. Ponieważ statków motorowych rybacy posiadają około 125, więc można liczyć, że około 400 rybaków ma zarobek wystarczający na utrzymanie. Pozostali rybacy zmuszeni są trudnić się rybołówstwem przybrzeżnem, uprawianem na małych łodziach i zarobki ich w większości wypadków są niewielkie. Byt takich rodzin rybackich często podtrzymuje posiadana rola lub też zarobki poboczne, jak np. praca w wędzarniach, jak to ma miejsce w Jastarni i Borze, a częściowo w Kuźnicy. Latem pewien dochód mają rybacy z wynajęcia pomieszczeń letnikom. Część rybaków, głównie młodzieży, znajduje sezonowe zatrudnienie na statkach rybackich w towarzystwach połowów dalekomorskich. Wszystko to razem wzięte nie zapewnia niektórym rodzinom dostatecznych środków utrzymania.

Poprawa tego położenia mogłaby nastąpić przy obecnym stanie rybołówstwa jedynie przy zwiększeniu ilości statków motorowych. Wybudowanie portu rybackiego w Wielkiej Wsi mogłoby rozwinąć szerzej rybołówstwo bo widzimy, że tylko tam gdzie istnieją porty, powstaje większe skupienie rybaków i większe rybołówstwo. Liczyć jednak na to, że w chwili obecnej powstanie port. nie można, również nie można liczyć na wydatne pożyczki rządowe na budowę nowych statków rybackich. które są dość kosztowne, wobec czego pojedyńczy rybak nie jest w stanie podołać takiemu zadaniu.

Jedynym więc środkiem ku polepszeniu bytu rybaków należy uważać zrzeszanie się rybaków dla dokonania takich zamierzeń wspólnemi siłami. Oddawna rybacy przyzwyczajeni są do wspólnej pracy w maszoperjach. Budowa kutra wyłącznie dla siebie przekracza siły rybaka. Ale to co jest niemożliwem dla jednego staje się o wiele łatwiejszem do wykonania wspólnemi siłami. Posiadając chociażby jeden własny kuter maszoperja mogłaby polepszyć byt swych członków. Nie jest to rzecz łatwa, ale wydaje się zupełnie możliwa i czy nie należy teraz w czasie trudnym dla rybaków wstąpić na tę drogę samopomocy, drogę znaną rybakom oddawna?

Niezależnie od tego pożytecznem byłoby zrzeszenie się wszystkich rybaków w istniejącej już Spółdzielni rybackiej dla uczciwego i należytego popierania jej zamierzeń. Wówczas Spółdzielnia może stać się zdolną do rozszerzania swej działalności udzielania niezbędnego dla rybołówstwa kredytu i zacznie pracować skutecznie nad dalszym rozwojem rybołówstwa morskiego. Prowadząc handel rybny Spółdzielnia zdoła utrzymać ceny ryby na odpowiedniej wysokości i zapewni rybakom dobry zbyt na ich połowy.

Streszczając powyższe należy uznać:

1) Gospodarcze znaczenie rybołówstwa morskiego jest bardzo duże, gdyż Polska spożywa corocznie znaczne ilości ryb morskich.

2) Głównemi potrzebami rybołówstwa w chwili obecnej są budowa projektowanego portu w Wielkiej Wsi i zaopatrzenie rybaków w większe statki motorowe, gdyż rybołówstwo przybrzeżne nie zapewnia dostatecznych środków utrzymania.

3) Możliwości rozwoju rybołówstwa morskiego są znaczne, wobec czego należy doprowadzić rybołówstwo do takiego stanu, przy którym ustałby zupełnie przywóz ryb morskich.

4) Położenie większości rybaków morskich w obecnej chwili wymaga poprawy, co można osiągnąć wspólną pracą w maszoperjach, oraz w zrzeszeniu się wszystkich rybaków w istniejącej Spółdzielni: „Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich“, która będzie mogła okazywać należytą pomoc rybakom, i dążyć do rozszerzenia i rozwoju rybołówstwa.

## KRONIKA.

— POLSKIE RYBOŁÓWSTWO MORSKIE W MIESIĄCU MAJU 1934 R. przyniosło ogółem 134.120 kg. ryb o wartości 111.807 zł. W stosunku do roku ubiegłego obserwujemy znaczny spadek połowów, ponieważ w maju 1933 roku rybacy złowili 184.740 kg o wartości 101.237 zł. Mimo więc spadku połowów aż o 50 tysięcy kg rybacy otrzymali obecnie nawet więcej za złowione ryby, co tłumaczyć należy większemi połowami ryb wysokocennych.

Połowy ryb na poszczególne przedstawiają się następująco: (w nawiasie podano cenę za jeden kg ryby):

Łososie (3 zł) 19.330 kg, mielnice (1,60 zł) 50 kg, troć (3 zł), flądry (od 0,30 zł do 0,60 zł) 57.400 kg, śledziki (0,30 zł) 540 kg, węgorze (2 zł) 4.590 kg, dorsze (0,30 zł) 20.370 kg, kwapy (miętusy) (0,30 zł) 11.940 kg, szczupaki (2 zł) 2.540 kg, okonie (0,60 zł) 2.500 kg, płocie (0,30 zł) 12.800, certy (0,30 zł) 1.820 kg.

Poszczególne okręgi łowiły: Hel 17.870 kg o wartości 39.937 zł, (okręg helskich rybaków złowił o 63 tysiące kg mniej jak w roku 1333). Okręg Gdynia 36.230 kg ryb o 14.184 zł. Półwysep helski od Jastarni do W. Wsi 29.870 kg — 30.780 zł. Miejscowości nad Bałtykiem od Chłapowa do granicy niemieckiej: 8.020 kg — 3.422 zł. Okręg nad zatoką Pucką od Pucka aż do Obłuża: 20.190 kg — 16.409 zł. Wszystko to są połowy przybrzeżne. Połowy dalekomorskie na pełnym Bałtyku (wyspa Bornholm obok Danji) przyniosły 14.950 kg dorszy i 6.990 kg flądier. W roku ubiegłym połowy dalekomorskie przyniosły 37.570 kg.

Jeżeli chodzi o podział zbytu ryb morskich to: wędzarnie na wybrzeżu zakupiły 15.110 kg ryb, na rynku miejscowym sprzedano 89.260 kg, do Gdańska wywieziono 24.330 kg, a eksport zagranicę (łososie) wyniósł 5.420 kg.

— NIEPOKOJĄCY OBJAW SPADKU NASZYCH POŁOWÓW MORSKICH W MAJU BR. w wysokości 50,620 kg w stosunku do tego samego miesiąca roku ubiegłego, powstał jedynie wskutek braku odbiorców na świeże ryby morskie, co zmusiło naszych rybaków do ograniczania połowów.

Przedewszystkiem więc spadły tak ważne dla nas połowy dalekomorskie o 16 tysięcy kg. Wobec budowy nowych kutrów i wobec niewykorzystania istniejących statków sprawa propagandy spożycia ryb morskich wewnątrz kraju staje się w dalszym ciągu najbardziej palącem zagadnieniem.

— KOMISARJAT RZĄDU M. GDYNI zajmie się zapewne unormowaniem warunków sprzedaży ryb morskich na rynku targowym. Do dziś dnia głównym powodem, dla którego tak mało sprzedaje się świeżych ryb morskich z połowów naszych rybaków na rynku gdyńskim to fatalne warunki w jakich się ta sprzedaż odbywa. Już przed rokiem poruszaliśmy w Biuletynie Informacyjnym Izby P. H. tę sprawę (Nr. 16 Biuletynu z dnia 12 czerwca) niestety jednak bez żadnego rezultatu. Nasi rybacy ograniczają swoje połowy ponieważ nie mogą sprzedać obecnych minimalnych połowów na rynku w Gdyni i zmuszeni są wyjeżdżać do Gdańska, gdzie zawsze znajdują nabywców. Tymczasem zaś w jadłodajniach i restauracjach w Gdyni trudno otrzymać w zaczynającym się sezonie letniskowym ryby morskie. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że urządzenie na rynku targowym w Gdyni higjenicznego stoiska dla wszystkich sprzedawców ryb morskich przyczyni się do szybkiej propagandy tego taniego i smacznego artykułu żywnościowego. Obecne warunki, gdzie sprzedaje się ryby pod gołem niebem, ryby wyschnięte pod działaniem słońca i rojące się od much, mogą jedynie zniechęcić wszystkich do ryb morskich.

# KOMUNIKATY

## OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOW. KUPIECKICH NA POMORZU.

W Centrali Związku w Grudziądzu obradował w poniedziałek, dnia 28 maja 1934 r. Zarząd Główny pod przewodnictwem Prezesa Związku p. Tadeusza Marchlewskiego z udziałem reprezentantów najważniejszych ośrodków Pomorza.

Po wysłuchaniu sprawozdań za okres ubiegły, szczególnie z wykonania uchwał zjazdu Rady Związkowej, przyjęto po wyczerpującej dyskusji wszystkie wnioski Rady. Znaczna część wniosków została już załatwiona pomyślnie, dzięki interwencji Pana Wojewody Pomorskiego, który uznawszy ich słuszność, zwołał wielką konferencję związkową do Torunia i której sam przewodniczył. Na konferencji tej omawiano sprawę ograniczenia zezwoleń na handel domokrążny. Ponieważ statystyka wykazała, że tych zezwoleń udziela się z roku na rok mniej a mimo to handel domokrążny przybiera rozmiary zastraszające, nie ulega kwestji, że rozrósł się ogromnie handel domokrążny nielegalny, który całe społeczeństwo w interesie skarbowym zwalczać winno. Województwo wydało cały szereg zarządzeń, ażeby władze miejscowe wspólnie z kupiectwem handel ten tępiły. Również wydano jasną interpretację odnośnie przedłużania godzin handlu w sklepach maskowanych sprzedażą wody sodowej, które otwarte są do późnej nocy i handlują także w święta. Sprawa ta znalazła teraz nareszcie wyjaśnienie w okólniku wojewódzkim, który tego rodzaju praktykę określa wyraźnie, jako nadużycie. Zebrani wszystkie te zarządzenia Pana Wojewody przyjęli z wielkiem zadowoleniem. W ten sposób akcja Związku na tym ważnym odcinku posunęła sprawę znacznie ku uzdrowieniu.

Cały szereg dalszych zagadnień, będących przedmiotem uchwał Rady Związkowej został z uwagi na kompetencje przekazany specjalnej delegacji Związkowej, która w czerwcu wyjedzie do Warszawy i przeprowadzi rozmowy w poszczególnych Ministerstwach. Do najważniejszych należą: zróżniczkowanie świadectw przemysłowych, obniżenie stopy dyskontowej w bankach prywatnych, reforma obliczeń podstaw wymiarowych do podatku od nieruchomości i lokali, reforma procedury ubezpieczeń socjalnych oraz wydatne obniżenie tych świadczeń, kredyt długoterminowy hipoteczny i akcja oddłużeniowa handlu. Wszystkie te sprawy zostały już opracowane i przygotowane.

W dalszym ciągu obrad przyjęto jednomyślnie wniosek Korporacji Kupców Chrześcijańskich w Toruniu o przyjęcie do Związku. Z ramienia Towarzystw wejdzie w skład Zarządu 3-ch członków, przyczem Zarząd postawi wniosek o przyznanie na Walnym Zjeździe pierwszej wiceprezesury Toruniowi.

Obszerną dyskusję wywołała sprawa wyborów do Izby Przemysłowo-Handlowej, poczem wysłuchano sprawozdania p. Dyr. Radojewskiego z posiedzenia Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie, która odbyła się w sobotę, dnia 26 maja 1934 roku oraz z wizytacji Towarzystw w Kościerzynie, Świeciu, Brodnicy, Brusach i Golubiu.

Obrady zakończono o godz. 21-ej.

# Z REJESTRU HANDLOWEGO

W tut. rejestrze handlowym w oddziale A na stronie 689 wpisano dziś firmę „Ziemiański Młyn Parowy w Kruszwicy, Eleonora Twardowska". Właścicielką firmy jest Eleonora Twardowska w Głębokim, powiat mogileński.

Marjanowi Janickiemu w Kruszwicy udzielono prokury.

Inowrocław, dnia 9 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział A pod Nr. 2173 wpisano dnia 6 października 1933 r. firmę „Surowiec" właśc. Regina Chajmowicz w Bydgoszczy.

Jako właśc. firmy wpisano Reginę Chajmowicz, kupca z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 12 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 196 przy firmie: „C. Hartwig", Spółka Transportowa z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 9 stycznia 1934 r. dopisano: Franciszek Marszał i Lars Usterud Svendsen ustąpili ze stanowiska kierownika spółki, a w ich miejsce ustanowiono kierownikami Ernesta Hellwiga z Poznania, Hansa Kiesewettera z Gdańska i Ernsta Braemera z Gdańska — cfr. uchwałę walnego zgromadzenia z 7. 12. 1933 r.

Sąd Grodzki w Gdyni

W tut. rejestrze handlowym w dziale A na stronie 46 odnośnie f-y Juljus Kappel w Inowrocławiu wpisano dziś co następuje:

Firma brzmi obecnie „Juljusz Keppel, Inowrocław, właściciel Paweł Keppel".

Inowrocław, dnia 9 marca 1934 r.

Sąd Grodzki

W tut. rejestrze handlowym wpisano dnia 27 lutego 1934 firmę: Wincenty Gralewski jr., Fabryczny Skład Mebli, Toruń, a jako jej właściciela małoletniego Wincentego Gralewskiego, działającego przez ojca Wincentego z Torunia.

Sąd Grodzki Toruń.

W tut. rejestrze handlowym wpisano przy firmie Jan Leopolt, Towarzystwo z ograniczoną poręką w Toruniu, dnia 23 lutego 1934 r. Aktem notarjalnym z dnia 8 lutego 1934 r. postanowiono likwidację firmy. Likwidatorem ustanowiono Jana Leopolta z Torunia.

Sąd Grodzki Toruń.

W tutejszy rejestr handlowy wpisano, że firma Księgarnia i Skład Papieru, Józefa Żyndowa w Starogardzie wygasła.

Starogard, dnia 11 maja 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszy rejestr handlowy wpisano, że firma Stefan Przewoski, Fabryka powozów i karoserji w Starogardzie Pom. wygasła.

Starogard, dnia 11 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tut. rejestrze handlowym w oddziale A na stronie 688 wpisano dziś firmę „Dom Zbożowy" Eugenja

Słabęcka i Tadeusz Tymkowski w Kruszwicy. Jawna Spółka Handlowa. Właścicielami Spółki są: Eugenja Słabęcka, kupcowa z Kruszwicy i Tadeusz Tymkowski, kupiec z Kruszwicy. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 stycznia 1934 r.

Inowrocław, dnia 9 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 297 wpisano dnia 6 października 1933 r. przy firmie „Robur", Strauss i tow., Spółka z ogr. por. w Bydgoszczy, że kierownikiem wybrano Bernarda Wrzesińskiego, urzędnika bankowego z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 16 grudnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A wpisano dnia 23 września 1933 pod Nr. 2176 firmę pod nazwą Jan Sozański, Hurtownia Kapeluszy damskich, przybory do stroju w Bydgoszczy. Właścicielem firmy jest kupiec, Jan Sozański z Poznania.

Bydgoszcz, dnia 10 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 2169 wpisano dnia 6 października 1933 r. firmę Stanisław T. Ruszkowski w Bydgoszczy.

Właścicielem firmy jest Stanisław Tyberjusz Ruszkowski, przemysłowiec z Bydgoszczy, ul. Dworcowa 75.

Bydgoszcz, dnia 12 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tut. rejestrze handlowym wpisano w dniu 6 kwietnia 1934 r. firmę: Marja Bohuszewiczowa. Pracownia i Skład Futer „Futro" Toruń, a jako jej właściciela Marję Buhuszewiczową z Torunia.

Sąd Grodzki Toruń.

W tut. rejestrze handlowym wpisano dnia 23 lutego 1934 r. firmę: Wolf Krzętowski, Skład Mebli Toruń, a jako jej właściciela kupca Wolfa Moszka Krzętowskiego z Włocławka, Litewska 12.

Jakóbowi Krzętowskiemu z Torunia udzielono prokury.

Sąd Grodzki Toruń.

W tut. rejestrze handlowym wpisano przy firmie Pierwsza Krajowa Przetwórnia i Pakownia Smalcu „Standard" Sp. Akc. Toruń, dnia 8 marca 1934 r.:

W miejsce ustępujących członków zarządu Selmy Scharfa i Henryka Halberthala wybrano Pinkusa Bibelmana i Leona Schotza.

Sąd Grodzki Toruń

W tut. rejestrze handlowym wypisano dnia 27 lutego 1934 r. przy firmie Laengner i Illgner Toruń:

Jawna spółka handlowa została rozwiązana przez ustąpienie spólnika Waltera Posta, kupca z Torunia

Dotychczasowy spólnik Ernest Laengner jest jedynym właścicielem firmy.

Prokura Adolfa Altschöllera wygasła. Idzie Herzberg z Torunia udzielono prokury.

Sąd Grodzki Toruń.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 2170 wpisano dnia 6 października 1933 r. firmę Otton Jerzy Neumann w Bydgoszczy.

Właścicielem firmy jest Otton Jerzy Neumann, kupiec z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 12 stycznia 1934 r

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 2168 wpisano dnia 6 października 1933 r. jawną spółkę handlową pod nazwą Ch. Rapaport i Sp. w Bydgoszczy. Upoważnieni do działania w imieniu firmy są: Chana Łaja Rapaport z Bydgoszczy i Chaim Hersz Blattman z Warszawy, ul. Twarda 43.

Spółka rozpoczęła swą działalność z dniem 1 stycznia 1933 r.

Bydgoszcz, dnia 10 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 248 wpisano dnia 10 października 1933 r. przy firmie Fabryka Artykułów Elektrotechnicznych, Inż. St. Ciszewski i S-ka, Spółka z ogr. poręką w Bydgoszczy, że Władysławie Ciszewskiej z Bydgoszczy udzielono prokury.

Zastępca kierownika, Mieczysław Kutnicki, ustąpił z dniem 20 czerwca 1933 r.

Bydgoszcz, dnia 12 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tut. rejestrze handlowym zapisano przy firmie Warszawska Wytwórnia Ubiorów Wojskowych i Cywilnych Zieleniec i Ska, Tow. z ogr. por. w Toruniu, że umowami Nr. rej. notarjusza Przysieckiego z Torunia 69/33, 70/33 zmieniono § 1 i 3 umowy z dnia 23. 12. 1931 roku, a mianowicie firma brzmi obecnie: Warszawska wytwórnia ubiorów wojskowych i cywilnych Zieleniec i S-ka, specjalny dział futer damskich i męskich, Towarzystwo z ograniczoną poręką w Toruniu, oraz, że przedmiotem przedsiębiorstwa jest prowadzenie warsztatu krawieckiego wyrobów wojskowych i cywilnych oraz futer damskich i męskich.

Toruń, dnia 10. 11. 1933 r.

Sąd Grodzki.

W rejestrze handlowym dział B Nr. 61 wpisano dnia 20 marca 1934 r. przy firmie Towarzystwo Górnicze Kopalni Węgla Kamiennego „Jaśkowice" spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Jaśkowicach: Uchwałą Walnego Zebrania spólników z dnia 23 września 1933 uchylono § 6 statutu spółki a brzmienie § 5 zmieniono w sposób następujący: Kierownictwo i zarząd spółki spoczywać będzie w rękach jednego kierownika. Kierownik spółki podpisywać i zastępować będzie firmę w ten sposób, że pod wypisaną, wydrukowaną, lub wyciśniętą stampilją firmą spółki umieści swój podpis.

Piotra Miękickiego i Konstantego Rayskiego z zarządu odwołano, a w miejsce ich ustanowiono Stanisława Kota księdza z Krakowa zarządcą spółki. Prokura Heleny Kwaśniewskiej wygasła..

Sąd Grodzki w Mikołowie.

W tutejszym rejestrze handlowym wpisano dnia 19 grudnia 1933 pod Nr. 183 firmę: Fabryka Cukrów i Czekolady Franboli spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Warszawie oddział w Toruniu. Kapitał zakładowy wynosi 95.000 zł podzielony na 30 udziałów. Kierownikiem spółki jest Ignacy Kiełbasiński w Warszawie, Krakowskie Przedmieście 13.

Sąd Grodzki, Toruń.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 285 wpisano dnia 6 października 1933 przy firmie St. Grabianowski i S-ka Spółka Akcyjna w Katowicach oddział w Bydgoszczy, że oddział w Bydgoszczy zlikwidowano oraz że prokura Łucjana Średzińskiego wygasła.

Bydgoszcz, dnia 16 grudnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 181 przy firmie: Paged — Polska Agencja Eksportu Drewna, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 15 lutego 1934 dopisano:

Przedmiot spółki uzupełniono w tym kierunku, że do działania spółki należy wreszcie wykonywanie wszystkich czynności, związanych z transport. drewna oraz dotyczących kupna i sprzedaży drewna we własnem imieniu i na własny rachunek. Uchwałą zgromadzenia spólników z dnia 21 grudnia 1933 podwyższono kapitał zakładowy o 400.000 zł do złotych 500.000 oraz zmieniono umowę spółkową, mianowicie § 3 co do wysokości kapitału zakładowego, § 5 co do ilości członków rady nadzorczej oraz uzupełniono § 2 co do przedmiotu spółki.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tut. rejestrze handlowym oddział B pod Nr. 13 Jurata Uzdrowisko na półwyspie Helu Sp. Akc. wpisano dnia 9 kwietnia 1934 r. co następuje:

I) Uchwałą walnego zgromadzenia z dn. 28 marca 1934 r. ilość członków zarządu zmniejszono do liczby trzech i wybrano na miejsce ustępujących:
L. Skulskiego, M. Benisławskiego, F. Zwierzchowskiego, M. Lubkowskiego i L. Venture:
1) Mieczysława Lubkowskiego, zam. w Warszawie, Bagatela 15,
2) Juljusza Borek Boreckiego zam. w Warszawie, ul. Al. Ujazdowskie Nr. 9 A.,
3) Michała Benisławskiego, zam. w Warszawie, Plac Żelaznej Bramy Nr. 3.
II) Na członków Rady Nadzorczej wybrano.
1) Leopolda Skulskiego, zam. w Warszawie, ulica Sandomierska 5,
2) Marjana Sobolewskiego, zam. w Warszawie, Polna 64,
3) Stefana Suryna zam. w Warszawie Wspólna 7, wa 9,
4) Mojżesza Lewina, zamieszkałego w Warszawie, Kredytowa 9,
5) Karola Wędziagolskiego, zam. Łódź, Kościuszki 57,
6) Jana Sobeckiego, zam. w Warszawie,
7) Dr. Szymona Lielienfeld - Krzewskiego, Warszawa, Żurawia 30,
8) Ludwika Pannenko, Warszawa, Jasna 6,
z prawem kooptacji czterech członków do Rady Nadzorczej.

Sąd Grodzki w Pucku.

W tut. rejestrze handlowym dział B pod Nr. 13 Jurata Uzdrowisko na półwyspie Helu Sp. Akc. wpisano dnia 28 października 1933 co następuje:
Uchwałą walnego zgromadzenia z dnia 19 kwietnia 1933 r. ponownie uzupełniono liczbę członków zarządu do pięciu i wybrano na nowo ustalone miejsce członka zarządu Lucien Venture z Paryża, 28 Rue de Chateaudun

Jednocześnie Walne Zgromadzenie ustaliło pełny skład zarządu w osobach: 1) Leopold Skulski, 2) Michał Benisławski, 3) Zwierzchowski Franciszek, 4) Lubkowski Mieczysław, 5) Lucien Venture, z pośród nich Franciszek Zwierzchowski jest dyrektorem zarządzającym spółki.

Sąd Grodzki w Pucku

W rejestrze handlowym, w dziale A., na stronie 821, odnośnie firmy B. Wojkowski w Inowrocławiu wpisano dziś, że „Firma wygasła"
Inowrocław, dnia 19 października 1933 r.

Sąd Grodzki

W tut. rejestrze handlowym w Oddziale A. na stronie 55 odnośnie F-y Michael Levy w Inowrocławiu wpisano dziś co następuje:
„Prokura Alfreda Deutschera w Inowrocławiu wygasła"
Inowrocław, dnia 29 marca 1934 r.

Sąd Grodzki

## OD ADMINISTRACJI BIULETYNU.

**Do niniejszego numeru dołączamy blankiet nadawczy na konto nasze w PKO. Nr. 204.415 i prosimy naszych prenumeratorów o wysłanie zalegającej prenumeraty za II. kwartał roku bieżącego, jak również i prenumeratę za kwartał III. Zmuszeni jesteśmy uprzedzić, że niewpłacenie prenumeraty przed rozpoczęciem III. kwartału spowoduje wstrzymanie dostarczenia Biuletynu.**

# ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

## ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

### Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

### Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
### Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

| s/s | Gdynia wtorek | Gdańsk sobota | Tallinn środa | Kotka piątek | Helsingfors sobota |
|---|---|---|---|---|---|
| Cieszyn | 12. 6. | 16. 6. | 20. 6. | — | 23. 6. |
| Capella | 19. 6. | 23. 6. | 27. 6. | — | 30. 6. |

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.
Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

### Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 11. 6.

**Do Rygi (Riga)**

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Gdynia poniedziałki | Gdańsk soboty | Ryga środy |
|---|---|---|---|
| Minos | 11. 6. | 13. 6. | 13. 5. |

**Do Kopenhagi (Copenhagen)**

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 6. 6. — z Gdańska 8. 6.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 13. 6. — z Gdańska 15. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

**Do Stockholmu (Stockholm)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 12. 6.

**Do Helsingborg — Malmö**

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 11. 6. s/s Egon — z Gdyni 18. 6.

**Do Aarhus — Odense**

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 15. 6. — z Gdańska 17. 6.

**Do Kalmaru (Kalmar)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 25. 6.

**Do Malmö — Halmstad — Göteborg**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 12. 6. — z Gdańska 14. 6.

**Do Kłajpedy (Memel)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 12. 6.

**Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)**

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 9. 6. s/s Minos — Gdańska 16. 6.

**Do Hamburga (Hamburg)**

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 8. 6. — z Gdańska 9. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Gdynia wtorki i soboty | Gdańsk wtorki i soboty |
|---|---|---|
| Brake | 12 6. | 16. 6. |

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska“ S. A.

| s/s | Odjazdy — Sailings Gdynia | Gdańsk |
|---|---|---|
| Tczew | 16. 6. | 19. 6. |

**Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 8. 6. — z Gdańska 7. 6.
s/s Akershus — z Gdyni 22. 6. — z Gdańska 21. 6.

**Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 7. 7. — z Gdańska 6. 7.

**Uwaga:** Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
**Notice:** Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

**Do Rotterdamu (Rotterdam)**

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 12. 6. — z Gdańska 15. 6.
s/s Chorzów — z Gdyni 19. 6. — z Gdańska 22. 6.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
**Notice:** Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

| s/s | Odjazdy — Sailings Gdynia poniedziałki i czwartki | Gdańsk środy i soboty |
|---|---|---|
| Diana | 7. 6. | 9. 6. |
| Pylades | 11. 6. | 13. 6. |

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
**Notice:** Through B/L to all transatlantic and Rhenis. Ports.

**Do Antwerpji (Antwerp)**

„Żegluga Polska“ S. A.

| s/s | Odjazdy—Sailings Gdynia | Gdańsk | Antwerpja |
|---|---|---|---|
| Śląsk | 12. 6. | 15. 6. | 21. 6. |
| Irisen | 19. 6. | 22. 6. | 29. 6. |

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 14. 6. — z Gdańska 16. 6.

**Do Amsterdamu**

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hehl — z Gdyni 4. 6. — z Gdańska 6. 6.

**Do Londynu (London)**

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 5. 6. — z Gdyni 7. 6.
s/s Lech — z Gdańska 19. 6. — z Gdyni 21. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 19. 6. — z Gdyni 14. 6.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 13. 6. — z Gdyni 14. 6.

**Do Leith — Grangemouth**

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Haarlem — z Gdyni 9. 6.

**Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux**

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 11. 6.

**Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 15. 6.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 15. 6.

**Uwaga:** Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

**Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Caledonia — z Gdyni 21. 6. — z Gdańska 20. 6.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

**Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)**

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Hemland — z Gdyni 9. 6. — Gdańska 11. 6.
m/s Roland — z Gdyni 17. 6. — z Gdańska 19. 6.

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
**Notice:** Through B/L to all Lewant Ports.

**Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)**

American Scantic Line

s/s Argossy — z Gdyni 11. 6.

**Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)**

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 15. 6.

**Do Ameryki Południowej (South - America)**

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pedro Christophersen — z Gdyni 12. 6.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdańska ca 22. 6. — z Gdyni 25. 6.

**Gdynia — Daleki Wschód (Far East)**
**Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Laomedon — z Gdyni 23. 6.

**Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 20. 6.

**Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Mad as, Calenta, Rangoon**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Simla — z Gdyni 23. 7.

## ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

**Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.**

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

### Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

| Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku | Philadelphia | Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni |
|---|---|---|
| s/s Scanpenn — 9. 6. | , | s/s Sagaporack — 15. 6. |
| s/s Cliffwood — 16. 6. | | s/s Scanpenn — 23. 6. |

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

| Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku | Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni |
|---|---|
| s/s Pułaski 1. 6. | s/s Pułaski 13. 6. |
| s/s Kościuszko 19. 6. | s/s Kościuszko 1. 7. |

### Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

| Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u | Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia |
|---|---|
| s/s Pułaski 3. 6. | s/s Pułaski 13. 6. |
| s/s Kościuszko 21. 6. | s/s Kościuszko 1. 7. |

### Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Sailings – daty odjazdów

| | Gdynia Wtorek | Gdańsk Sobota | Tallinn Środa | Kotka Piątek | Helsingfors Sobota |
|---|---|---|---|---|---|
| s/s Capella | 19. 6. | | 13. 6. | — | 16. 6. |
| s/s Cieszyn | 12. 6. | 16. 6. | 20. 6. | — | 23. 6. |

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

### Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

| s/s lub substytut | Hamburg środy i soboty | Gdynia wtorki i soboty | Gdańsk wtorki i soboty |
|---|---|---|---|
| Brake | 9. 6. | 12. 6. | 16. 6. |
| Albert | 16. 6. | 19. 6. | 23. 6. |

Żegluga Polska

| s/s | Hamburg | Gdynia | Gdańsk |
|---|---|---|---|
| Tczew | 13. 6. | 16. 6. | 19. 6. |

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 12. 6. — do Gdyni 15. 6.

### Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 9. 6. z Rotterdamu — s/s Chorzów 16.6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

| Statek lub substytut | Rotterdam wtorki i soboty | Gdynia poniedziałki i czwartki | Gdańsk środy i soboty |
|---|---|---|---|
| Condor | 9. 6. | 14. 6. | 16. 6. |

**Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)**

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 15. 6. z Antwerpji — s/s Śląsk 21. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Condor 7. 6. — w Gdyni 14. 6.

**Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)**

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

| Statek lub substytut | Brema czwartki | Gdynia poniedziałki | Ryga środy | Gdańsk soboty |
|---|---|---|---|---|
| Minos | 7. 6. | 11. 6. | 13. 6. | 16. 6. |

**Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia**

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

| | Odjazd z Londynu (Sailing from London) | Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia) |
|---|---|---|---|
| s/s Lech | 14. 6. | 17. 6. | 19. 6. |

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

| | Odjazd z Londynu (Sailing from London) | Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia) |
|---|---|---|---|
| s/s Baltonia | 7. 6. | 10. 6. | 12. 6. |

**Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia**

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

| | Odjazd z Hull (Sailing from Hull) | Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia) |
|---|---|---|---|
| s/s Lwów | 7. 6. | 10. 6. | 13. 6. |
| s/s Lublin | 14. 6. | 17. 6. | 21. 6. |

**Porty Golfu — Gdynia**
**Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

| | Wychodzi | | | | Przyjazd |
|---|---|---|---|---|---|
| | Tampico | New Orleans | Galveston/Houston | Savannah | Gdańsk/Gdynia |
| s/s Vinstra | | 8. 5. | 15. 5. | 21. 5. | 16. 6. |

**Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

**Bezpośrednia okazja załadowania k a w y**

| | Termin wyjścia | | | Przyjazd | |
|---|---|---|---|---|---|
| | z Santos | z Rio de Janeiro | z Victoria | Gdynia | Gdańsk |
| par. Bore IX | 11. 5. | 13. 5. | 15 5. | 14. 6. | 16. 6. |

**Lewant — Gdynia — Gdańsk**

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

| | Termin wyjścia | | | | | | | Przypuszczalny termin nadejścia |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pireus | Istanbul | Izmir | Beyrouth | Aleksandrja | Jaffa | Haifa | Gdynia—Gdańsk |
| s/s Roland | 13. 5. | 11. 5. | 15. 5. | | 29. 4. | 5. 5. | | 17. 6. |

**Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze — wychodzi z Casablanca 21/25. 5. — oczekiwany w Gdyni 13/15. 6